

再評価調書（再々評価）

事業名	大阪外環状線（東大阪市）連続立体交差事業				
所在地	東大阪市永和1丁目～衣摺5丁目				
再々評価理由	再評価後5年を経過した時点で継続中				
事業概要	目的	本路線は「大阪外環状線計画」における城東貨物線の旅客化や「東大阪新都心整備計画」等によるまちの活性化に伴い発生が予測される交通混雑を鉄道の高架化により解消しまた、周辺市街地の一体化や再整備などを目的として策定された事業である。			
	内容	事業延長：2.2km 高架化される駅：(仮称)柏田駅【新駅】 踏切除却数：11箇所			
	事業費	全体事業費：約164億円(約197億円) うち投資済事業費：約129億円 (内訳)調査費：約8億円(約8億円) (内訳)調査費：約8億円 用地費：約23億円(約42億円) 用地費：約19億円 工事費：約133億円(約147億円) 工事費：約102億円 ()内の数値は計画時点のもの			
		【再評価時点の事業費との変動理由】 ・高架構造物の構造変更による工事費の減が見込まれる。 ・地価下落による用地費の減が見込まれる。			
	維持管理費	なし(鉄道事業者において維持管理を行うため)			
	上位計画	大阪府都市基盤整備中期計画(案)改定版(平成17年3月策定) 大阪外環状線鉄道計画(運輸政策審議会答申第10号)			
関連事業	都市計画道路太平寺上小阪線、大阪八尾線(柏田駅前広場)、大阪外環状線鉄道事業				
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	再評価時点 (H13年度末)	現時点 (H18年度末)	分析 【完成予定の変更理由】
		事業採択年度 S58 事業着手年度 - 完成予定年度 -	事業採択年度 S58 事業着手年度 H11 完成予定年度 H17	事業採択年度 S58 事業着手年度 H11 完成予定年度 H21	・用地買収等が難航したため4年の事業期間の延伸を行った。 ・民地はほぼ用地買収完了し残用地についてはJR西日本用地(面積3,000㎡)であり、事業進捗には特に問題なし。 ・平成19年度末、高架化完了予定。3カ年で側道整備予定。平成21年度事業完了
	進捗状況		(平成13年度末) 用地買収率：0% 契約済 0㎡ 全体 10,491㎡ 工事進捗率：0%	(平成18年度末) 用地買収率：68% 契約済 7,181㎡ 全体 10,491㎡ 工事進捗率：76%	
	途中段階の整備効果 発現状況	平成19年度の鉄道高架化を目指しており、その時点で踏切の遮断時間が解消され、交通渋滞の緩和に効果がある。			
事業進捗に関する課題	特になし				

事業を巡る社会情勢の変化	事業目的に関する諸状況	計画時の想定	再評価時点での状況	現時点での状況	分析
		(鉄道の運行状況) 旅客線開業時想定 列車本数 約140本/日 遮断時間 約2.68時間/日 (踏切交通量の状況) [S58調査] 蛇草第一：5,629台/日 蛇草第二：1,071台/日 北八尾街道：17,879台/日 柏田：3,125台/日 衣摺：12,223台/日 衣摺第五：12,951台/日 合計：52,878台/日	(鉄道の運行状況) 旅客線開業時想定 列車本数 約140本/日 遮断時間 約2.68時間/日 (踏切交通量の状況) [H7調査] 蛇草第一：5,481台/日 蛇草第二：1,501台/日 北八尾街道：15,041台/日 柏田：3,258台/日 衣摺：13,273台/日 衣摺第五：9,982台/日 合計：48,536台/日	(鉄道の運行状況) 旅客線開業時想定 列車本数 約140本/日 遮断時間 約2.68時間/日 (踏切交通量の状況) [H16調査] 蛇草第一：5,481台/日 蛇草第二：1,378台/日 北八尾街道：17,383台/日 柏田：3,258台/日 衣摺：13,563台/日 衣摺第五：11,502台/日 合計：52,565台/日	・旅客線開業時に想定される列車本数、踏切遮断時間については計画時より変更なし。 ・平成7年度の調査に比べて踏切交通量にはあまり変化はない。
地元等の協力度	事業を巡る社会情勢の変化	《関連事業の諸状況》 【事業名】大阪外環状線鉄道事業(H18年度 主要プロジェクト評価対象) 【事業主体】大阪外環状鉄道(株)(建設・保有主体) 西日本旅客鉄道(株)(運営主体) 【事業概要】 <事業内容> 既存の城東貨物線(単線)の旅客鉄道化(複線)を図る。 <区間> 新大阪駅(大阪市淀川区)～久宝寺駅(八尾市) L=20.3km 北区间(新大阪～放出) L=11.1km 南区间(放出～久宝寺) L=9.2km <事業費> 1,100億円 <事業期間> H8年度～H23年度 <進捗率> 全体：約40%(H18年度末) 南区间(放出～久宝寺)はH19年度末完成(開業)予定 北区间(新大阪～放出)はH18年度より工事着手 連立事業についても南区间(放出～久宝寺)の完成に合わせてH19年度末高架化予定			
		・地元市である東大阪市内に地元調整、関連側道の用地買収及び整備を委託する。 ・地域住民の事業に対する理解は深く、事業の早期完成に対する要望が強い。	・計画時と変わらず。	・計画時と変わらず。	・平成19年度の鉄道高架化に向け、引き続き地域住民の協力を得て事業の進捗に努め、平成21年度の事業完了を目指す。

	計画時の想定		再評価時点での状況	現時点での状況 (変更点)	分析	
		備考				
事業効果の定量的分析	費用便益分析	計画時点では費用便益分析の手法が確立されておらず、算出できず。	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な便益内容 <ul style="list-style-type: none"> 走行時間短縮便益 走行経費減少便益 維持管理減少便益 高架下空間利用便益 受益者 道路利用者 費用便益算定の根拠 <ul style="list-style-type: none"> H12 連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル(案)により算出 	<ul style="list-style-type: none"> B / C = 2.19 便益総額 <ul style="list-style-type: none"> B = 359.4 億円 総費用 <ul style="list-style-type: none"> C = 164.0 億円 	<ul style="list-style-type: none"> B / C = 2.13 便益総額 <ul style="list-style-type: none"> B = 274.9 億円 総費用 <ul style="list-style-type: none"> C = 128.8 億円 	便益総額について減額となった要素 <ul style="list-style-type: none"> H7年の交通量実測データとH16年の交通量実測データの比較から予想以上に交通量の伸びがなかった。 地価の下落のため。 総費用について減額となった要素 <ul style="list-style-type: none"> 高架構造物の構造変更(コスト縮減等)による工事費の減。 地価下落による用地費の減。
	その他の指標 (代替指標)					
事業効果の定性的分析	安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> 踏切除却により踏切事故が解消される。 踏切除却及び渋滞緩和により緊急車両の通行が容易になる。 駅及びその周辺施設の整備にあわせバリアフリー化が促進される。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民 道路利用者 道路管理者 鉄道利用者 	変更点特になし	変更点特になし	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年度末、本事業の鉄道高架化が完了予定。その時点で踏切遮断時間が解消され交通渋滞の緩和が図られる。
	活力	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道の高架化により市街地の分断が解消され、利便性が向上し、地域コミュニティの活性化が図られる。 駅の高架化にあわせて、駅前周辺の街づくりを一体的に進めることにより駅前広場や駅周辺の道路整備が促進され、交通結節機能が向上し、地域の活性化が図られる。 高架下に公共施設や商業施設が整備され、地域住民の利便性が向上するとともに地域のふれあいの場が創出される。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民 	変更点特になし	変更点特になし	<ul style="list-style-type: none"> 本事業の整備により走行時間の短縮便益などの事業効果が見込まれる。 本事業を実施することにより、市街地の分断が解消される。
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> 踏切の撤去により、渋滞が緩和されバス等の定時制が確保される。 渋滞の解消に伴い、大気汚染、騒音等の改善が図れる。 鉄道高架化により騒音の改善が図れる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民 公共交通利用者 道路利用者 	変更点特になし	変更点特になし	<ul style="list-style-type: none"> 駅の高架化にあわせて、駅前などの周辺の街づくりを一体的に進めることにより、駅前広場や駅周辺の道路整備が促進され、交通結節機能が向上し、地域の活性化が図られる。
	その他					<ul style="list-style-type: none"> 高架下に公共施設や商業施設が整備され、地域住民の利便性が地域のふれあいの場の創設などの効果が期待できる。
自然環境等への影響と対策	<ul style="list-style-type: none"> 同事業は大阪府環境影響評価要綱に基づきH10年度に環境影響評価を実施しており、環境保全目標を達成していると評価を得ている。 列車の走行に伴う騒音・振動を低減させるため、線路は急なカーブや分岐部を除いてロングレールを敷設、高架橋の高欄は遮音性の高い鉄筋コンクリート構造とする等、環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全対策に配慮している。 既成市街地における既存の鉄道の立体交差事業であり、新たに自然環境に与える影響はほとんどない。 渋滞緩和による大気質への負荷物質の排出量の抑制に寄与。 		変更点特になし	変更点特になし		
その他特記すべき事項	前回再評価時の意見具申・府の対応方針の概要	(意見具申) 事業継続 (府の対応方針) 事業継続	今回評価時点の反映状況			